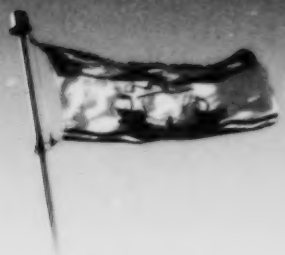


2003-2004

Annual Report

New Brunswick Board of Commissioners of Public Utilities

New Nouveau Brunswick
CANADA

2003-2004

Annual Report

New Brunswick Board of Commissioners of Public Utilities

New Nouveau
Brunswick
CANADA

NEW BRUNSWICK BOARD OF COMMISSIONERS OF PUBLIC UTILITIES

2003 - 2004 ANNUAL REPORT

COMMISSION des ENTREPRISES de SERVICE PUBLIC du NOUVEAU BRUNSWICK

2003 - 2004 RAPPORT ANNUEL

The New Brunswick Board of Commissioners of Public Utilities (the Board) is comprised of the following individuals:

Chairman
David C. Nicholson

Vice-Chairman
Alyre J. Boucher, Q.C

Commissioners
James E. Bateman
Leon C. Bremner
Joanne Cowan-McGuigan
Jacques A. Dumont
Emelien LeBreton
David Nelson
Robert Richardson
Kenneth F. Sollows
Brian H. Tingley

Message from the Chairman, David C. Nicholson

I am pleased to submit this annual report of activities of the New Brunswick Board of Commissioners of Public Utilities (the Board) for the fiscal year April 1, 2003 to March 31, 2004. Summaries of the many developments in automobile insurance, electricity, natural gas and motor carrier sectors regulated by the Board are outlined in the pages that follow.

The Board obtains its general regulatory authority pursuant to the provisions of the Public Utilities Act, Chapter P.27, R.S.N.B. 1973. Under that legislation, the Board of Commissioners of Public Utilities is mandated with the regulation of public utilities in the Province of New Brunswick. The Board is also charged with the regulation of automobile

insurance rates in the Province pursuant to certain provisions of the Insurance Act, Chapter I-12, R.S.N.B.

The Board regulates the natural gas industry pursuant to the Gas Distribution Act, 1999 Chapter G-2.11 RSNB and issues permits for the construction and repair of non-natural gas pipelines pursuant to the Pipeline Act, Chapter P-8.1, R.S.N.B.

The Board's regulation of public motorbuses is pursuant to the Motor Carrier Act, Chapter M-16, R.S.N.B. and the Motor Vehicle Transport Act, R.S.C. 1987. It also hears appeals of decisions of the Registrar of Motor Vehicles regarding motor vehicle dealers' licenses.

The Board operates with funds received from assessment of the industries it regulates, with the exception of the public motorbus industry, where it carries out its responsibilities with a budget from the Provincial Department of Transportation.

The following report constitutes a summary of the key activities of the Board during the past year.

All of which is respectfully submitted this 7th of December 2004,

David C. Nicholson
Chairman

ELECTRICITY

On March 13, 2003, the Board issued its decision on the Open Access Transmission Tariff (OATT). This followed a hearing process extending from August 2002 until February 2003. The decision was expedited so the tariff could be in effect in time for the anticipated opening of the electricity market on April 1, 2003. Shortly after the issuance of the decision, the government announced a delay in the opening of the market. NB Power made the changes to the tariff required by the Board's decision and the effective date of the tariff was September 30, 2003.

The OATT decision issued March 13, 2003 required NB Power to conduct an open season for "all transmission capacity that is not subject to a firm contract involving a party who is not affiliated with NB Power". On August 19, 2003, the Board received a certified copy of Order in Council 2003-255 containing a request by the Lieutenant Governor in Council that the Board conduct a review. The purpose of the review was "to determine if it is in the public interest to preserve the transmission reservations which are not subject to a firm contract involving a third party who is not affiliated with NB Power".

The Board, in response, conducted a public hearing process that began in September 2003 and concluded in February 2004. The Board issued its decision on April 14, 2004.

The Board determined that the only transmission reservations that were a matter of concern were those held by NB Power on the Maine Electric Power Company (MEPCO) line between New Brunswick and Maine. The Board also found that there would be little, if any, economic benefit to the public from preserving these reservations. However, the Board did find that there might be other benefits to the public from allowing NB Power to preserve these reservations. To maximize the possibility of achieving these benefits, the Board ordered a change to the OATT that will allow non-affiliated parties access to these reservations under certain conditions.

Board staff held an information session in February 2004, to discuss the issues with respect to licensing of potential electricity market participants. Additional workshops are

planned in the near future. The licensing process is anticipated to be in place by the fall of 2004.

NATURAL GAS

The Potash Company of Saskatchewan (PCS), which holds a local gas distribution franchise, held the official opening of its natural gas distribution system on April 23, 2003. PCS, in partnership with Corridor Resources Inc., owns natural gas producing wells in the McCulley Field and distributes that gas to its manufacturing facility in Penobsquis, N.B.

Legislative changes in May 2003 gave Enbridge Gas New Brunswick Inc. (EGNB), holder of the general distribution franchise, the authority to sell natural gas. This was a significant market change, as previously the company had authority to provide distribution and customer services only. With the distributor in competition with the gas marketers, the Board decided to hold a generic hearing in August 2003 in respect to market issues and conduct related to the sale of gas. After consulting with the parties, the Board issued a list of twelve questions on market issues for consideration and comment by the parties. An informal hearing day was held to discuss the questions and comments following which the Board issued its decision on September 2, 2003.

In its decision of June 2003, the Board denied a motion by the Union of New Brunswick Indians (UNBI) for an award of costs. UNBI had incurred the costs as an intervenor in applications by EGNB for approval of its rates and tariffs and permit to construct. The Board found that UNBI had not made a material contribution to a better understanding of the issues and was unable to justify the request for costs on the basis of the public interest.

In August, EGNB filed an application with the Board for approval of a rate reinstatement mechanism. The company, in an earlier decision, had received approval for the use of a 'rate rider' mechanism to reduce the rate for distribution service for a particular class of customers. A rate rider allows EGNB to reduce rates within a very short period of time unless there are exceptional circumstances. The proposed mechanism would allow EGNB to increase rates back to the approved level, after the rates had been reduced by

use of a rate rider. This process would still require Board approval but would not require a formal hearing process. The proposal was supported by the intervenors and the Board approved the application in October.

In November of 2003, the Board received an application from Trans Canada Energy Ltd. for a Single-End Use Franchise. The proposed franchise would allow the company to take gas service directly from the Maritime and Northeast pipeline for use at a proposed 88 MW co-generation facility located at the Irving Oil Refinery in Saint John. No party opposed the application. The Board approved the franchise on January 6, 2004 subject to receiving written confirmation from Maritimes & Northeast Pipelines Ltd. that the gas supply connection for the franchise would be made directly to its transmission line. The project is proceeding and is scheduled for completion in late 2004.

The Board initiated a regulatory proceeding in March 2004, to consider an application by EGNB for an increase to its distribution rates for some classes of service. This was the first rate increase applied for by the company since approval of its initial rates in June 2000.

The natural gas market continued its growth during the year with the addition of almost 1100 new customers. As of March 31, 2004, there were over 2400 total customer attachments. The Board remained busy throughou[illegible]e year with regulatory proceedings and with its new responsibility resulting from legislated changes to the Gas Distribution Act, 1999. The Board staff also participated in National Energy Board's review of the Maritimes natural gas supply and in a regulatory conference regarding liquefied natural gas facilities.

AUTOMOBILE INSURANCE

Entering this fiscal period the primary role of the Board, in relation to auto insurance, was to monitor rates for general compliance with the Insurance Act, ensuring that the rates were not excessive, inadequate or discriminatory.

Legislative changes were made to the Insurance Act effective May 2003, which made New Brunswick a "prior approval" jurisdiction. This meant that all insurers, including

Facility Association were required to file rates charged or proposed to be charged, before August 15, 2003. If a company did not file rates by this date, the rates charged were to be reduced by 20%. All insurers writing private passenger vehicles complied with this statute.

The Injury Regulation came into force July 1, 2003, and limited the amount recoverable for minor personal injuries not to exceed $2500. The Board convened a Generic Hearing on August 11th, 2003, and continued it on August 27th and 28th, 2003 to review the expected impact of this regulation on automobile insurance loss costs in the province. The Board found the expected impact of the Injury Regulation on discounted loss costs for Private Passenger (excluding Farmers) vehicles for the policy year commencing July 1, 2003 would be based on a point estimate of –37% for Third Party Liability – Bodily Injury (excluding Health Levy).

The Board's 2003 Private Passenger Benchmark was released September 8, 2003. This benchmark reflected current industry claims and expense experience, the Board's 1991 decision with respect to a reasonable Industry return on equity provision, and the Board's 2003 decision with respect to the expected impact of the Injury Regulation 2003-20. Insurers had the option of adopting the benchmark instead of appearing before the Board to justify rates. There were 21 companies that elected to use the benchmark for private passenger vehicles and 18 for commercial vehicles.

On September 22, 2003 the Board held a hearing to allow interested persons to make presentations to the Board concerning the ongoing review of automobile insurance rates and charges.

A public hearing convened on October 6, 2003 for IAO Actuarial Consulting Services Inc., at the Board's request, with the sole purpose of facilitating the Class I filing option. Insurers had the option of adopting IAO rates instead of appearing before the Board to justify rates. 21 companies submitted 140 filings to adopt the IAO miscellaneous rates.

The Board commenced Public Hearings to review rate revision application from insurers on September 23, 2003 and concluded the final hearing on December 18, 2003. In total

the Board held 25 hearings and rendered 25 decisions. All decisions were retroactive to July 1, 2003.

In total the Board reviewed 355 filings for all classes of vehicles in 2003 for 47 companies.

On September 23, 2003 at the hearing to review its Private Passenger rates, Co-operators Insurance and a number of other insurance companies, filed a notice of motion with the Board indicating they wished to have the Board hold confidential certain elements of their filings. The companies indicated that the calculations contained in the filings were proprietary to the respective companies and as such were considered confidential. The Board, having heard the companies' arguments and actuarial testimony, decided that:

...the Board is not persuaded that public disclosure of the information in question poses any significant risk...Furthermore, to the extent that there may be some slight risk of harm to the company, that risk in the Board's view, is outweighed by the pubic interest which requires that there be as much disclosure of information in this hearing as is reasonable in the circumstances."

Co-operators General Insurance Company subsequently filed a Motion with the Court of Queens Bench to the effect that the financial information relating to its costs and the actuarial advice it received in formulating its rates be kept confidential. After hearing the evidence, Judge Turnbull in his decision dated Nov 27, 2003 agreed with the Board's ruling:

"I am of the opinion the Board's decision is reasonable and is entitled to the Court's highest deferential standard. I will not quash its decision." This decision was appealed March 16, 2004.

The Facility Association (FA) appeared before the Board on November 6 and 7, 2003. The application submitted by the FA reflected loss experience largely based on the year ending Dec 31, 2001. The filings also reflected the expected impact of Injury Regulation 2003-20 on discounted loss costs for Private passenger, third party liability, and bodily

injury as –32%, rather than the Board's approved estimate of –37%. The Board ordered the FA to amend their filings to reflect industry loss experience data through Dec 31, 2002 and to reflect the estimated impact of Injury Regulation 2003-20 by using –37% rather than -32%. The Board's actuary reviewed the amended filing and in his opinion there could be alternative rate change indications. The Board accepted these indications and ordered FA to implement the following rate changes effective July 1, 2003:

Coverage	Private Passenger	Commercial	Snow Vehicle	Motorcycle	ATV	Interurban
Liability	-21.1%	-36.8%	-16.1%	-11.2%	-15.0%	+8.9%
Accident Benefits	+0.1%	+29.5%	+21.6%	+34.0%	+60.0%	+9.6%
Uninsured Auto	-43.9% *	-24.6% *	-26.5%	-18.5%	-22.7%	+8.9%
Collision	+7.7%	+27.5%	+1.8%	+11.2%	+1.5%	+4.5%
Comprehensive	-3.8%	+1.8%	-5.6%	-1.8%	+9.3%	+2.4%
Specified Perils	-36.8% **	-5.2% **	+2.7%	+3.7%	+34.7%	+2.4%

* The Private Passenger and Commercial rate changes for Uninsured Automobile should be modified relative to the changes shown in the above table to reflect the correct 2002 Uninsured Automobile average on-level written premiums.

** The Private Passenger and Commercial rate changes for Specified Perils should be modified relative to the changes shown in the above table to reflect the FA proposed ratios of Specified Perils to Comprehensive base premiums.

During the hearing the Board heard that the number of people insured by the FA has been increasing. There were various reasons why brokers placed people in the FA. The Board recognizes that the FA does not solicit business, nor does it have the right to refuse anyone provided they hold a valid driver's license. Facility Association pledged to depopulate market share to 2.5% by August 2004. Market share at March 31, 2004 was 3.8%.

The Board expressed concern over the substantial increase in the cost of automobile insurance. The Board has a dual responsibility with respect to approving rates for the FA. It must ensure that the rates are just and reasonable and it must ensure that the FA rates allow cost recovery.

MOTOR CARRIER

An application was received from S.M.T. (Eastern) Limited dated December 9, 2003 to transfer existing license # 582 to Acadian Coach Lines LP. The application was advertised in the February 4, 2004 edition of the Royal Gazette, but no objections were received. However, since SMT provided the main line-run service for the Province, a public hearing was held on March 2, 2004 to determine whether the Board would grant the transfer application. The Board issued its oral decision after the hearing, approving the transfer of license as requested, subject to receiving insurance documentation in the proper form with subsequent written confirmation from the Applicant. The following is the statistical information regarding the Board's activities concerning Public Motor Buses:

Charter Applications 2003-2004

Received 6

Opposed 1

Granted as Advertised 6

Granted with Amendments 0

Abandoned, Withdrawn or Dismissed 0

Scheduled Services Applications

Received: 4

Opposed: 2

Granted as Advertised: 2

Granted with Amendments: 0

Abandoned, Withdrawn or Dismissed: 1

Licenses

Denied: 1

Cancelled or Revoked: 4

Active at Year End: 46

Number Motor Carrier Plates Issued: 214

Number Temporary Permits Issued to Unlicensed Carriers: 2

Total Revenues: $16,463.50

Financial Statements Summary – 2003/2004 Budget vs. Actual

Automobile Insurance Sector

	BUDGET	ACTUAL	DIFFERENCE
Salaries & Benefits	226,179	343,996	(117,817) *Note 1*
Training	5,000	4,800	200
Office & Administration	106,730	140,869	(34,139)
Total Common Costs	337,909	487,927	(150,018) *Note 2*
Direct Expenses	195,000	506,604	(311,604) *Note 3*
Total Expenses	**532,909**	**994,531**	**(461,622)**

Notes:

1. Due to the change in legislation in 2003, the Board's regulatory role expanded, resulting in a large increase in the work activity associated with the filings it received. Increased workload required an increase to the cost allocation for salary expenses.
2. The significant number of insurance hearings held in 2003-2004 resulted in increased expenses relating to hearing costs, room rental, translation, copying, etc.
3. Change in legislation resulted in increased actuarial and other associated direct costs. Because the Board can only assess the insurance sector once annually, it had to obtain an advance of $500,000 to cover additional unbudgeted expenses. This has since been fully repaid.

Financial Statements Summary – 2003/2004 Budget vs. Actual

ELECTRICITY SECTOR

	BUDGET	ACTUAL	DIFFERENCE
Salaries & Benefits	486,513	379,140	107,373 *Note 1*
Training	42,000	30,169	11,831
Office & Administration	102,730	90,295	12,435
Total Common Costs	631,243	499,604	131,634 *Note 1*
Direct Expenses	625,000	169,628	455,372 *Note 1*
Total Expenses	**1,256,243**	**699,232**	**587,011**

Notes:

1. The change in timing of the planned proclamation of the Electricity Act deferred several significant events required to take place prior to the opening of the electricity market. As a result, salaries and other commons costs were not realized. In addition, more staff time was spent on auto insurance than electricity.

Financial Statements Summary – 2003/2004 Budget vs. Actual

Natural Gas Sector

	BUDGET	ACTUAL	DIFFERENCE)	
Salaries & Benefits	559,127	461,142	97,985	*Note 1*
Training	55,500	40,637	14,863	
Office & Administration	133,809	119,071	14,738	
Total Common Costs	748,436	620,850	127,586	*Note 2*
Direct Expenses	77,350	120,556	(43,206)	*Note 2*
Total Expenses	**825,786**	**741,406**	**84,380**	

Notes:

1. Salaries and other common costs were less than forecast due to a greater amount of staff time being allocated to auto insurance than natural gas.
2. Direct costs exceeded budget due to the legislative changes enacted during the year. As a result, the market structure changed, authorizing the gas distributor to sell directly to consumers.

2003-2004

Rapport annuel

Commission des Entreprises de Service Public du Nouveau-Brunswick

New Nouveau Brunswick CANADA

2003-2004

Rapport annuel

Commission des Entreprises de Service Public du Nouveau-Brunswick

New Nouveau
Brunswick
CANADA

COMMISSION DES ENTREPRISES
DE SERVICE PUBLIC DU NOUVEAU-BRUNSWICK

RAPPORT ANNUEL DE 2003-2004

La Commission des entreprises de service public du Nouveau-Brunswick (la Commission) se compose des personnes ci-après :

Président

M. David C. Nicholson

Vice-président

M. Alyre J. Boucher, c.r.

Commissaires

M. James E. Bateman

M. Leon C. Bremner

M^me^ Joanne Cowan-McGuigan

M. Jacques A. Dumont

M. Émelien LeBreton

M. David Nelson

M. Robert Richardson

M. Kenneth F. Sollows

M. Brian H. Tingley

Message du président, M. David C. Nicholson

J'ai le plaisir de soumettre le présent rapport annuel des activités de la Commission des entreprises de service public du Nouveau-Brunswick (la Commission) au cours de l'exercice du 1^er^ avril 2003 au 31 mars 2004. Les pages qui suivent renferment des sommaires des nombreux développements survenus dans les secteurs de l'assurance automobile, de l'électricité, du gaz naturel et des transports routiers.

La Commission exerce ses pouvoirs généraux de réglementation en vertu des dispositions de la *Loi sur les entreprises de service public*, chapitre P-27, L.R.N.-B. de 1973. La Commission des entreprises de service public a le mandat, en vertu de cette loi, de réglementer les entreprises de service public au Nouveau-Brunswick. La Commission est également chargée de la réglementation des primes d'assurance

automobile dans la province au titre de certaines dispositions de la *Loi sur les assurances*, chapitre I-12, L.R.N.-B.

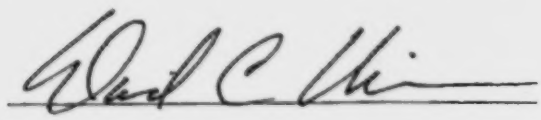
La Commission réglemente par ailleurs l'industrie du gaz naturel en vertu de la *Loi de 1999 sur la distribution du gaz* et elle délivre des permis aux fins de la construction et de la réparation des pipelines non liés au gaz naturel en vertu de la *Loi sur les pipelines*, chapitre P-8.1, L.R.N.-B.

La Commission réglemente en plus les autobus publics en vertu de la *Loi sur les transports routiers*, chapitre M-16, L.R.N.-B., et de la *Loi sur le transport par véhicule à moteur*, L.R.C. (1987). Elle entend enfin les appels des décisions du registraire des véhicules à moteur concernant les permis des concessionnaires de véhicules à moteur.

La Commission fonctionne grâce aux fonds provenant des droits imposés aux industries qu'elle réglemente, à l'exception du secteur des autobus publics, au sein duquel elle s'acquitte de ses responsabilités au moyen d'un budget provenant du ministère provincial des Transports.

Le rapport ci-après constitue un sommaire des principales activités de la Commission au cours de la dernière année.

Le tout respectueusement soumis le 7 décembre 2004.



David C. Nicholson,
président

ÉLECTRICITÉ

Le 13 mars 2003, la Commission a rendu sa décision au sujet de l'établissement de tarifs de transport d'énergie à libre accès (TTELA). Cette décision a fait suite à un processus d'audience ayant duré d'août 2002 à février 2003. La Commission a accéléré la communication de la décision afin que les tarifs puissent entrer en vigueur à temps pour l'ouverture anticipée du marché de l'électricité le 1er avril 2003. Peu après le dépôt de la décision, le gouvernement a annoncé qu'il retardait l'ouverture du marché. Énergie NB a apporté les changements aux tarifs que nécessitait la décision de la Commission et les tarifs sont entrés en vigueur le 30 septembre 2003.

La décision relative aux TTELA rendue le 13 mars 2003 obligeait Énergie NB à maintenir une période d'ouverture à « toute capacité de transport non assujettie à un contrat ferme mettant en scène une partie non affiliée avec Énergie NB ». Le 19 août 2003, la Commission a reçu une copie conforme du décret 2003-255, qui renfermait une requête du lieutenant-gouverneur en conseil demandant à la Commission de réaliser un examen du dossier. L'examen viserait à « déterminer s'il était dans l'intérêt public de conserver les réserves relatives au transport non assujetties à un contrat ferme mettant en scène une tierce partie non affiliée avec Énergie NB ».

En réponse à cette demande, la Commission a tenu un processus d'audience publique qui a débuté en septembre 2003 et a pris fin en février dernier. La Commission a rendu sa décision le 14 avril dernier.

La Commission a déterminé que les seules réserves relatives au transport qui posaient des préoccupations étaient celles qu'Énergie NB détenait vis-à-vis de la ligne de la Maine Electric Power Company (MEPCO) entre le Nouveau-Brunswick et le Maine. La Commission a par ailleurs constaté que la conservation de ces réserves procurerait peu d'avantages au public, si jamais elle en procurait. La Commission s'est toutefois rendu compte que le fait d'autoriser Énergie NB à conserver ces réserves pourrait présenter d'autres avantages au public. Pour maximiser la possibilité de profiter de tels avantages,

la Commission a ordonné un changement aux TTELA qui permettra aux parties non affiliées d'accéder à ces réserves sous certaines conditions.

Le personnel de la Commission a tenu en février dernier une séance d'information pour discuter des questions ayant trait à la délivrance des permis aux participants éventuels au marché de l'électricité. Des ateliers supplémentaires sont prévus dans un proche avenir. Le processus de délivrance des permis devrait se dérouler au cours de l'automne 2004.

GAZ NATUREL

La Potash Company of Saskatchewan (PCS), qui détient une concession locale de distribution de gaz, a tenu l'ouverture officielle de son réseau de distribution de gaz naturel le 23 avril 2003. La PCS possède, en partenariat avec la Corridor Resources Inc., des puits de production de gaz naturel dans le champ McCully et elle achemine ce gaz à son installation de fabrication de Penobsquis, N.-B.

Des modifications législatives apportées en mai 2003 ont accordé à Enbridge Gaz Nouveau-Brunswick (EGNB), détenteur de la concession de distribution générale, le pouvoir de vendre du gaz naturel. Il s'agissait là d'un changement déterminant au sein du marché, car la société jouissait seulement du pouvoir de fournir des services de distribution et d'assurer des services à la clientèle. Maintenant que le distributeur se retrouvait en concurrence avec les agents de commercialisation du gaz, la Commission a décidé de tenir en août 2003 une audience générale au sujet de points concernant le marché ainsi que de la conduite des intéressés en ce qui concerne la vente du gaz naturel. Après avoir consulté les parties, la Commission a dressé une liste de 12 questions sur divers points touchant le marché et elle a invité les parties à en prendre connaissance et à livrer leurs commentaires. La Commission a tenu une journée d'audience informelle pour discuter des questions et des commentaires soulevés, à la suite de quoi elle a rendu sa décision le 2 septembre 2003.

Dans sa décision de juin 2003, la Commission a rejeté une motion de l'Union of New Brunswick Indians (UNBI) demandant une allocation des dépens. L'UNBI avait engagé des coûts à titre d'intervenante lors de l'étude des demandes d'EGNB d'approbation de

ses droits et tarifs et d'autorisation de travaux de construction. La Commission a jugé que l'UNBI n'avait pas apporté une contribution matérielle ayant permis une meilleure compréhension des points soulevés et qu'elle avait été incapable de justifier sa demande de dépens en vertu de l'intérêt public.

En août, EGNB a déposé auprès de la Commission une demande d'approbation d'un mécanisme de rétablissement des tarifs. La société avait obtenu dans le cadre d'une décision antérieure l'autorisation de recourir à un mécanisme « de rajustement tarifaire immédiat » pour réduire le tarif des services de distribution dans le cas d'une catégorie particulière d'abonnés. Le rajustement tarifaire immédiat permet à EGNB de réduire ses tarifs dans un très bref intervalle de temps, à moins de circonstances exceptionnelles. Le nouveau mécanisme proposé permettrait à EGNB de rétablir ses tarifs au niveau autorisé, à la suite de leur réduction au moyen d'un rajustement tarifaire immédiat. Ce processus nécessiterait toujours l'approbation de la Commission, mais il ne nécessiterait pas un processus d'audience officielle. Les intervenants ont appuyé la proposition et la Commission a accédé à la demande en octobre.

En novembre 2003, la Commission a reçu une demande de concession d'utilisateur ultime de la part de la Trans Canada Energy Ltd. La concession envisagée permettrait à la société de s'alimenter en gaz naturel directement du gazoduc de la Maritime and Northeast en vue d'utiliser ce gaz dans une centrale de cogénération de 88 MW envisagée à la raffinerie de l'Irving Oil à Saint John. Aucune partie ne s'est opposée à la demande. La Commission a autorisé la concession le 6 janvier dernier, sous réserve de la réception d'une confirmation écrite de la Maritimes & Northeast Pipelines Ltd. que le raccordement d'approvisionnement en gaz naturel de la concession serait effectué directement à son gazoduc. Le projet est en cours et devrait être terminé vers la fin de la présente année.

La Commission a entamé en mars dernier une procédure réglementaire pour considérer une demande d'EGNB visant une augmentation de ses tarifs de distribution dans le cas de certaines catégories de services. Il s'agissait de la première demande de hausse des tarifs soumise par la société depuis l'approbation de ses tarifs initiaux en juin 2000.

Le marché du gaz naturel a poursuivi sa croissance au cours de l'année avec l'addition de près 1 100 abonnés. Au 31 mars 2004, on dénombrait plus de 2 400 raccordements d'abonnés au réseau au total. La Commission s'est chargée tout au long de l'année des procédures réglementaires et de ses nouvelles responsabilités découlant des changements législatifs apportés à la *Loi de 1999 sur la distribution du gaz*. Le personnel de la Commission a également participé à un examen de l'Office national de l'énergie de l'approvisionnement en gaz naturel dans les Maritimes ainsi qu'à une conférence de réglementation sur les installations de gaz naturel liquéfié.

ASSURANCE AUTOMOBILE

Au début du présent exercice, le principal rôle de la Commission, en ce qui concerne l'assurance automobile, a consisté à surveiller la conformité générale des tarifs d'assurance à la *Loi sur les assurances*, c'est-à-dire à s'assurer que les tarifs n'étaient pas excessifs, inadéquats ni discriminatoires.

Des changements législatifs ont été apportés à la *Loi sur les assurances* et sont entrés en vigueur en mai 2003; ils ont fait du Nouveau-Brunswick un territoire nécessitant une « autorisation préalable ». En d'autres termes, tous les assureurs, y compris la Facility Association, devaient soumettre les tarifs imposés ou qu'ils envisageaient imposer, avant le 15 août 2003. Les tarifs imposés par les sociétés ne soumettant pas leurs tarifs avant cette date allaient être réduits de 20 %. Tous les assureurs assurant des véhicules de tourisme se sont conformés à cette disposition.

Le *Règlement sur les blessures* est entré en vigueur le 1er juillet 2003; il a limité le montant recouvrable pour blessures personnelles mineures à un maximum de 2 500 $. La Commission a tenu une audience générale le 11 août 2003 et elle a poursuivi celle-ci les 27 et 28 août suivants pour examiner l'incidence anticipée de ce *Règlement* en fait de coûts perdus d'assurance automobile dans la province. La Commission a constaté que l'effet anticipé du *Règlement sur les blessures* du point de vue des coûts perdus dans le cas des véhicules de tourisme (à l'exception du cas des agriculteurs) au cours de l'année d'assurance commençant le 1er juillet 2003 serait basé sur une estimation ponctuelle de -37 % en ce qui concerne la responsabilité civile – blessures corporelles (sauf taxation sur la santé).

Les repères des niveaux de qualification relatifs aux véhicules de tourisme de 2003 de la Commission ont été rendus publics le 8 septembre 2003. Ces repères correspondaient aux demandes d'indemnisation et aux frais passés de l'industrie; ils tenaient aussi compte de la décision de la Commission de 1991 relative à la disposition prévoyant un rendement raisonnable des capitaux propres pour l'industrie et de la décision de la Commission de 2003 relative à l'incidence anticipée du *Règlement sur les blessures 2003-20*. Les assureurs avaient l'option d'adopter les repères au lieu de comparaître devant la Commission pour justifier leurs tarifs. Vingt et une sociétés ont décidé d'utiliser les repères dans le cas des véhicules de tourisme et 18, dans le cas des véhicules utilitaires.

Le 22 septembre 2003, la Commission a tenu une audience pour permettre aux personnes intéressées de présenter à la Commission leurs points de vue au sujet de l'examen en cours des droits et tarifs d'assurance automobile.

Une audience publique visant l'IAO Actuarial Consulting Services Inc. s'est tenue le 6 octobre 2003 à la demande de la Commission, à la seule fin de faciliter l'option du dépôt de tarifs de catégorie 1. Les assureurs jouissaient de l'option d'adopter les tarifs d'IAO au lieu de comparaître devant la Commission pour justifier leurs tarifs. Vingt et une sociétés ont ainsi soumis 140 demandes d'adoption des divers tarifs d'IAO.

La Commission a commencé à tenir des audiences publiques pour examiner les demandes de révision des tarifs des assureurs le 23 septembre 2003 et elle a terminé sa dernière audience le 18 décembre 2003. La Commission a tenu au total 25 audiences et a rendu 25 décisions. Toutes les décisions étaient rétroactives au 1er juillet 2003.

La Commission a examiné en 2003 un nombre de 355 demandes visant toutes les catégories de véhicules et provenant de 47 sociétés.

Le 23 septembre 2003, lors de l'audience d'examen de ses tarifs des véhicules de tourisme, la Co-operators Insurance et un certain nombre d'autres sociétés d'assurances, ont déposé auprès de la Commission un avis de motion signalant qu'elles

souhaitaient que la Commission garde confidentiels certains éléments de leurs demandes. Les sociétés ont expliqué qu'elles avaient, respectivement, la propriété exclusive des calculs que renfermaient les demandes déposées et que ces calculs étaient à ce titre considérés comme confidentiels. Après avoir entendu les arguments des sociétés et un témoignage actuariel, la Commission a décidé ce qui suit :

...la Commission n'est pas persuadée que la divulgation publique des données en question pose un risque appréciable... De plus, de l'avis de la Commission, l'intérêt public, qui exige la divulgation du maximum raisonnable, dans les circonstances, de renseignements dans le cadre de la présente audience, l'emporte sur la mesure dans laquelle il pourrait exister un quelconque minime risque de préjudice pour la société. »

La Co-operators General Insurance Company a subséquemment déposé auprès de la Cour du Banc de la Reine une motion demandant qu'on garde confidentielles les données financières relatives à ses coûts et aux conseils actuariels qu'elle avait obtenus pour établir ses tarifs. Après avoir entendu la preuve, le juge Turnbull s'est dit d'accord avec la décision de la Commission dans son jugement du 27 novembre 2003 :

« Je suis d'avis que la décision de la Commission est raisonnable et conforme aux normes d'examen les plus rigoureuses de la Cour. Je n'annulerai pas sa décision. » Cette décision a fait l'objet d'un appel le 16 mars dernier.

La Facility Association (FA) a comparu devant la Commission les 6 et 7 novembre 2003. La demande soumise par la FA s'appuyait sur les pertes passées, se basant en grande partie sur l'exercice ayant pris fin le 31 décembre 2001. Les tarifs déposés tenaient également compte de l'incidence anticipée du *Règlement sur les blessures* 2003-20 en fait de coûts perdus dans le cas des véhicules de tourisme, de la responsabilité civile et des blessures corporelles, en les situant à -32 % plutôt qu'au pourcentage estimatif de -37 % entériné par la Commission. La Commission a ordonné à la FA de modifier les tarifs qu'elle avait déposés en tenant compte des données passées visant les pertes de l'industrie jusqu'au 31 décembre 2002 de même que de l'incidence estimative du *Règlement sur les blessures 2003-20*, en utilisant un taux de -37 % plutôt que de -32 %. L'actuaire de la Commission a révisé les tarifs modifiés déposés et a fait observer qu'il pourrait, à son avis, exister des indices de changement des tarifs de rechange. La

Commission a accepté ces indices et a ordonné à la FA d'instaurer les changements de tarifs ci-après à compter du 1er juillet 2003.

Protection	Véhicules de tourisme	Véhicules utilitaires	Véhicules nivaux	Motocyclettes	VTT	Véhicules interurbains
Responsabilité civile	-21,1%	-36,8%	-16,1%	-11,2%	-15,0%	+8,9%
Assur. individuelle	+0,1%	+29,5%	+21,6%	+34,0%	+60,0%	+9,6%
V. non assurées	-43,9% *	-24,6% *	-26,5%	-18,5%	-22,7%	+8,9%
Assurance collision	+7,7%	+27,5%	+1,8%	+11,2%	+1,5%	+4,5%
Tous risques	-3,8%	+1,8%	-5,6%	-1,8%	+9,3%	+2,4%
Risques spécifiés	-36,8% **	-5,2% **	+2,7%	+3,7%	+34,7%	+2,4%

* Il faudrait modifier les changements de tarifs des véhicules de tourisme et des véhicules utilitaires relatifs aux voitures non assurées en tenant compte des changements indiqués dans le tableau ci-dessus afin qu'ils correspondent aux primes souscrites nivelées moyennes correctes relatives aux voitures non assurées de 2002.

** Il faudrait modifier les changements de tarifs des véhicules de tourisme et des véhicules utilitaires relatifs aux risques spécifiés en tenant compte des changements indiqués dans le tableau ci-dessus afin qu'ils correspondent aux ratios proposés par la FA des primes de base visant les risques spécifiés par rapport à celles de l'assurance tous risques.

Pendant l'audience, la Commission a appris que le nombre de personnes assurées par la FA est en train d'augmenter. Les courtiers ont placé des gens auprès de la FA pour diverses raisons. La Commission reconnaît que la FA ne recherche pas de clients et qu'elle n'a pas non plus le droit de refuser quiconque est titulaire d'un permis de conduire valide. La Facility Association s'est engagée à réduire sa part de marché à 2,5 % avant août 2004. Sa part de marché au 31 mars 2004 se chiffrait à 3,8 %.

La Commission a fait part de ses inquiétudes au sujet de la hausse substantielle du coût de l'assurance automobile. La Commission assume une responsabilité double en ce qui concerne la ratification des tarifs de la FA. Elle doit s'assurer que les tarifs sont justes et raisonnables, et veiller en même temps à ce que les tarifs de la FA permettent un recouvrement des coûts.

TRANSPORTS ROUTIERS

La Commission a reçu le 9 décembre 2003 une demande de la SMT (Eastern) Limited en vue de la cession de son permis existant n° 582 à l'Acadian Coach Lines LP. La demande soumise a été annoncée dans le numéro du 4 février dernier de la *Gazette royale*, mais aucune objection n'a été reçue. Cependant, comme la SMT assure le principal service d'autobus de la province, la Commission a tenu le 2 mars dernier une

audience publique pour déterminer si elle accéderait à la demande de cession. La Commission a rendu sa décision verbalement après l'audience : elle a autorisé le transfert de permis demandé, sous réserve de la réception de documentation au sujet des assurances sous la forme indiquée avec une confirmation par écrit subséquente du demandeur. Les données qui suivent représentent des statistiques au sujet des activités de la Commission touchant les autobus publics.

Demandes de services nolisés de 2003-2004

Reçues : 6

Contestée : 1

Accordées telles quelles : 6

Accordée avec modifications : 0

Abandonnée, retirée ou rejetée : 0

Demandes de services réguliers

Reçues : 4

Contestées : 2

Accordées telles quelles : 2

Accordée avec modifications : 0

Abandonnée, retirée ou rejetée : 1

Permis

Refusé : 1

Annulés ou révoqués : 4

Actifs à la fin de l'exercice : 46

Nombre de plaques de transporteurs routiers délivrées : 214

Nombre de permis temporaires délivrés à des transporteurs non titulaires de permis : 2

Recettes totales : 16 463,50 $

États financiers sommaires –

Budget de 2003-2004 par opposition aux chiffres réels

Secteur de l'assurance automobile

		CHIFFRES	
	BUDGET	**RÉELS**	**DIFFÉRENCE**
Traitements et charges sociales	226 179	343 996	(117 817) *Note 1*
Formation	5 000	4 800	200
Bureau et administration	106 730	140 869	(34 139)
Charges communes totales	337 909	487 927	(150 018) *Note 2*
Charges directes	195 000	506 604	(311 604) *Note 3*
Charges totales	**532 909**	**994 531**	**(461 622)**

Notes -

1. Le changement apporté à la loi en 2003 a élargi le rôle de réglementation de la Commission, ce qui a entraîné une augmentation marquée des activités associées aux demandes reçues. La charge de travail accrue a nécessité une augmentation des crédits prévus pour les charges salariales.
2. Le nombre substantiel d'audiences relatives aux assurances tenues en 2003-2004 a entraîné une augmentation des charges reliées aux coûts des audiences, à la location de locaux, à la traduction, à la photocopie, etc.
3. Les changements apportés à la loi ont entraîné une augmentation des frais actuariels et des autres charges directes connexes. Comme la Commission peut seulement évaluer le secteur des assurances une fois l'an, elle a dû obtenir une avance de 500 000 $ pour couvrir les frais supplémentaires non budgétisés. Cette avance a depuis lors été remboursée intégralement.

États financiers sommaires –

Budget de 2003-2004 par opposition aux chiffres réels

SECTEUR DE L'ÉLECTRICITÉ

	BUDGET	CHIFFRES RÉELS	DIFFÉRENCE
Traitements et charges sociales	486 513	379 140	107 373 *Note 1*
Formation	42 000	30 169	11 831
Bureau et administration	102 730	90 295	12 435
Charges communes totales	631 243	499 604	131 634 *Note 1*
Charges directes	625 000	169 628	455 372 *Note 1*
Charges totales	**1 256 243**	**699 232**	**587 011**

Notes -

1. Le changement apporté au moment de la promulgation prévu de la *Loi sur l'électricité* a reporté plusieurs activités déterminantes qui devaient avoir lieu avant l'ouverture du marché de l'électricité. C'est ce qui explique pourquoi les charges salariales et les autres charges communes n'ont pas été réalisées. De plus, le personnel a consacré plus de temps à l'assurance automobile qu'à l'électricité.

États financiers sommaires –

Budget de 2003-2004 par opposition aux chiffres réels

Secteur du gaz naturel

	BUDGET	CHIFFRES RÉELS	DÉFFERENCE	
Traitements et charges sociales	559 127	461 142	97 985	*Note 1*
Formation	55 500	40 637	14 863	
Bureau et administration	133 809	119 071	14 738	
Charges communes totales	748 436	620 850	127 586	*Note 2*
Charges directes	77 350	120 556	(43 206)	*Note 2*
Charges totales	**825 786**	**741 406**	**84 380**	

Notes -

1. Les traitements et les autres charges communes ont été inférieurs aux prévisions parce que le personnel a consacré plus de temps à l'assurance automobile qu'au gaz naturel.
2. Les charges directes ont surpassé le montant prévu au budget en raison de la promulgation de changements législatifs au cours de l'exercice. La structure du marché a subséquemment changé, car le distributeur de gaz naturel a été autorisé à vendre du gaz naturel directement aux abonnés.